

Num	Thème	Questions / suggestions	Tri (1-5)	Réponse bureau d'études	Pages modifiées
1	Gestion	Pourquoi n'y a-t-il pas de liste de priorité	2. Déjà traité dans le PCM	Un tableau récapitulatif a été fourni à la commune (après enquête publique) comme aide à la priorisation selon les objectifs de la commune	Sans objet
2	Gestion	Le plan d'action n'est-il pas trop ambitieux par rapport aux moyens disponibles ?	5. Hors PCM	C'est un plan à l'échéance 10 ans, il est certes ambitieux mais la commune pourra s'appuyer sur le PCM pour des demandes de subsides. Tout ne doit pas forcément être mis en place, il faut prioriser et profiter des opportunités de mise en œuvre.	Sans objet
3	Gestion	Cohérence PIC 2021 : les travaux présentés lors du Conseil communal du 26 avril sont-ils cohérents avec le PCM ?	5. Hors PCM	Ce thème est du ressort de la commune.	Sans objet
4	Modes actifs	Pour un RAVeL utilisable par tous, il faut : entretenir le revêtement, garder une bande "souple" pour coureurs et cavaliers, appliquer des règles de bonne cohabitation	5. Hors PCM	Il est du ressort du SPW d'entretenir le RAVeL et la commune de communer envers les usagers.	Sans objet
5	Piétons	Pourquoi la réseau de chemins et sentiers n'est-il pas intégré dans les réflexions du PCM ?	5. Hors PCM	Bien que pouvant s'avérer utile dans les déplacements quotidiens, l'analyse des chemins et sentiers ne fait pas partie des thèmes traités dans un PCM. Dans un optique purement piétonne, c'est est surtout question d'entretien du sentier et non de création.	Sans objet
6	Piétons	Les sentiers vicinaux, liens utiles entre les quartiers concernés, tombent en désuétude.. ou sont en voie d'être bétonnés	5. Hors PCM	L'inventaire des chemins et sentiers doit être fait par la commune afin de mettre en place un plan d'actions spécifiques	Sans objet
7	Piétons	A l'angle de la rue Chabot et de la rue Grande (à Cipllet), une nouvelle construction a « avalé » le trottoir rendant dangereux le passage pour les piétons et les enfants.	1. A intégrer dans le PCM	Le carrefour mérite d'être sécurisé pour assurer la continuité piétonne.	intégré page 11
8	Piétons	La rue Chabot doit être équipée d'un trottoir car les piétons ne sont pas en sécurité.	1. A intégrer dans le PCM	Cette proposition est jugée pertinent afin d'assurer la continuité piétonne au sein du village. Il revient également à la commune d'interdire le stationnement sur le trottoir / accotement.	intégré page 11
9	Piétons	Créer un trottoir sur le rue Reine Astrid, entre la rue Basse Campagne et la rue de la Sucrierie	1. A intégrer dans le PCM	Cette proposition est jugée pertinent afin d'assurer la continuité piétonne au sein du village.	intégré page 11
10	Piétons / Stationnement	Qu'est-ce qu'il est prévu pour que les trottoirs restent strictement réservés aux seuls piétons, et ne deviennent pas une bande de stationnement pour les voitures ?	5. Hors PCM	Il revient à la commune de faire respecter le règlement, par des phases de sensibilisation et/ou de répression + formalisation du stationnement en voirie !	Sans objet
11	Piétons / Stationnement	Les Ciplétois ont la fâcheuse habitude de garer leurs voitures sur les trottoirs et les enfants se rendant à l'école sont donc obligés de marcher sur la chaussée pour contourner les voitures.	5. Hors PCM	Il revient à la commune de faire respecter le règlement, par des phases de sensibilisation et/ou de répression + formalisation du stationnement en voirie !	Sans objet
12	Sécurité routière	Pourquoi le lien entre les accidents et les aménagements proposés n'est-il pas réalisé ?	2. Déjà traité dans le PCM	Les réflexions et propositions réalisées ont été menées sur des lieux potentiellement dangereux. La notion de sécurité y est donc intégrée.	Sans objet
13	Sécurité routière	Des vitesses excessives ont été constatées sur de nombreuses voiries. Que préconisez-vous pour réduire ces vitesses et sécuriser les piétons et cyclistes?	2. Déjà traité dans le PCM	De multiples mesures sont proposées pour réduire les vitesses dans le PCM : aménagement des entrées de village, remplacement des dispositifs ralentisseurs inefficace, ajout de traversées piétonnes,	Sans objet

14	Sécurité routière	La vitesse est excessive à plusieurs endroits de la commune: rue de la Mehaigne, rue Basse Campagne, rue Reine Astrid, rue de la Havée.	2. Déjà traité dans le PCM	De multiples mesures sont proposées pour réduire les vitesses dans le PCM : aménagement des entrées de village, remplacement des dispositifs ralentisseurs inefficace, ajout de traversées piétonnes,	Sans objet
15	Sécurité routière	Des ralentisseurs efficaces sont indispensables.	2. Déjà traité dans le PCM	Le PCM préconise d'adapter une série de ralentisseurs jugés inefficaces (ex. chicane)	Sans objet
16	Sécurité routière	Deux rues étroites devraient être mises à sens unique: rue de Void et rue Jean Jaurès.	2. Déjà traité dans le PCM	Le PCM préconise la mise à sens unique de ces deux voiries ainsi que la sécurisation du carrefour.	Sans objet
17	Sécurité routière	Serait-il possible d'étendre davantage la zone 30 du village de Braives ?	2. Déjà traité dans le PCM	Le PCM préconise de faire de Braives un village 30. Cette mesure, pour être acceptée doit faire l'objet d'une concertation avec la riverains pour en déterminer les contours précis. Cette mesure peut être réalisée en plusieurs phases.	Sans objet
18	Sécurité routière	La priorisation des aménagement doit s'effectuer au regard du niveau d'insécurité et de la fréquence des accidents.	5. Hors PCM	La priorisation des aménagements s'effectuera par la commune en collaboration avec les autres acteurs impliqués (police, SPW). Les riverains pourront aussi être impliqués dans les réflexions.	Sans objet
19	Sécurité routière	Il faut refaire la chaussée romaine : route à 90 km/h avec suppression des chicanes + création d'une infrastructure cyclable séparée.	3. Proposition non retenue	La chaussée romaine a déjà fait l'objet de nombreuses réflexions et de réaménagement. Cet axe n'a pas été identifié comme prioritaire dans les enjeux à étudier dans le cadre du PCM. Il est du ressort du SPW de prendre en charge l'aménagement de cet axe.	Sans objet
20	Sécurité routière	Carrefour Avenues : L'aménagement proposé me semble générateur de plus d'accidents car il ignore les trafics importants venant de Moxhe et de Villers.	3. Proposition non retenue	L'aménagement améliore la giration dans le tournant en tenant compte de la liaison cyclable. Les latérales doivent respecter la priorité de droite, à renforcer par des panneaux STOP au besoin	Sans objet
21	Sécurité routière	La zone 30 à Avenues ne semble pas pertinente (impossible à respecter) Par contre, le maintien du 30 aux abords de l'école et de l'église est évidemment indispensable.	3. Proposition non retenue	Il est important de travailler sur des zones plus larges pour améliorer la lisibilité et le respect de ce genre de mesure et surtout pour rendre les déplacements des modes actifs plus faciles et moins insécurisants au sein de village avec deslargeurs de voirie limitées --> voir la thématique des villages 30 km/h pour l'accompagnement de ce genre de mesure	Sans objet
22	Sécurité routière	La zone 30 à Ciplet est également difficilement compréhensible. Seule la rue de Void (église, crèche, salle polyvalente) devrait l'être.	3. Proposition non retenue	Idem réponse précédente	Sans objet
23	Sécurité routière	SUL rue de Void/Jean Jaurès : plus pertinent dans l'autre sens (problème de priorité en sortant de la rue de Void et propension des automobilistes à couper le carrefour à hauteur de la rue de Ciplet).	2. Déjà traité dans le PCM	Comme indiqué dans le rapport, un sens unique aurait sa pertinence, peu importe le sens, mais cela demande de mettre en place un groupe de travail avec les personnes concernées et la zone de police afin d'aboutir à un choix satisfaisant une majorité de personne	Sans objet
24	Sécurité routière	Quelle que soit la limitation au moins 20% ne la respecte pas. Pourquoi faut-il faire des dépenses importantes, à charge de tous les citoyens pour calmer ces 20%, provocateur de l'insécurité et de désagréments.	5. Hors PCM	Sans ces aménagements, ce pourcentage serait sans doute plus élevé.	Sans objet

25	Sécurité routière	On constate rue Grande, Rue Chabot, rue de la Mehaigne , rue Basse Campagne et Reine Astrid un passage important de camion en transit. Ne serait-il pas souhaitable d'interdire le passage des gros véhicules sauf déserte locales.	2. Déjà traité dans le PCM	Le PCM formule une série de recommandations à l'attention de la commune pour gérer le transit des poids-lourds au sein des villages.	Sans objet
26	Vélos	Pourquoi pas d'aménagement cyclable proposé sur la chaussée romaine?	3. Proposition non retenue	La chaussée romaine a déjà fait l'objet de nombreuses réflexions et de réaménagement. Cet axe n'a pas été identifié comme prioritaire dans les enjeux à étudier dans le cadre du PCM.	Sans objet
27	Vélos	Pourquoi le réseau cyclable est-il calqué sur la réseau points-nœuds (tourisme)?	2. Déjà traité dans le PCM	A la base, le réseau points-nœuds a certes une vocation davantage touristique mais son tracé sur le territoire de Braives répond aux attentes de connexion des villages au RAVeL qui constitue l'ossature du réseau cyclable.	Sans objet
28	Vélos	Pourquoi éviter les voiries structurantes dans le réseau cyclable (chemin le plus court)?	3. Proposition non retenue	Le territoire de Braives jouit d'un réseau de voie verte très développé comparativement à d'autres communes et il a apparait évident de profiter de cet avantage pour mettre le vélo en sécurité.	Sans objet
29	Vélos	Ne faut-il pas s'inspirer du réseau points-nœuds pour définir le réseau cyclable braivois ?	2. Déjà traité dans le PCM	Le réseau cyclable défini dans le PCM s'inspire fortement du réseau PN en raison de sa pertinence au regard des objectifs poursuivis par la commune.	Sans objet
30	Vélos	Il n'est pas possible de créer des aménagements cyclables partout, ne faudrait-il pas prévoir un réseau de sens unique pour libérer de l'espace?	3. Proposition non retenue	Au regard des flux et du profil des voiries, il est estimé que les voiries en agglomération répondaient aux critères de mixité. La mise à sens unique d'une voirie est effectivement un moyen de récupérer de l'espace mais nécessite des aménagements contraignants pour éviter les excès de vitesses bien plus nombreux dans un sens unique. Il y a aussi la question du coût des aménagements et de leur entretien.	Sans objet
31	Vélos	Ne faut-il pas partager les résultats de l'enquête publique en cours avec la CLDR qui comporte un groupe de travail consacré à la mobilité douce et aux voies lentes?	5. Hors PCM	Cette proposition est jugée pertinent. Il revient à la commune de faire la commune de faire le relais entre les différents outils communaux (PCM, PCDR...).	Sans objet
32	Vélos	La vitesse sur la Chaussée Romaine est limitée à 50 km/heure (vitesse pratiquée plus élevée) et chaque chicane oblige le cycliste à dévier de sa trajectoire, le mettant en danger. Pourrait-on aménager une petite rampe de part et d'autre de la chicane pour éviter au cycliste de changer de trajectoire?	3. Proposition non retenue	Il est évident que l'aménagement de la Chaussée Romaine n'a pas été réalisé en tenant compte des cyclistes car c'est une voirie régionale supportant du trafic. Bien qu'elle soit limitée à 50 km, cette vitesse est très peu respectée mettant en danger les cyclistes. La mise en place de petite rampe aurait un impact négatif sur le confort et la sécurité de l'itinéraire. Par ailleurs, le réseau cyclable tel qu'il est proposé dans le PCM permet d'effectuer une liaison ouest-est en grande partie sur des voies vertes (tourinne – braives – avennes).	Sans objet

33	Vélos	La finalité d'un réseau cyclable et d'un réseau points-nœuds n'est pas exactement la même. Les coeurs des villages n'y sont notamment pas intégrés (ex. rue reine Astrid)	2. Déjà traité dans le PCM	A la base, le réseau points-nœuds a certes une vocation davantage touristique mais son tracé sur le territoire de Braives répond aux attentes de connexion des villages au RAVeL qui constitue l'ossature du réseau cyclable ainsi qu'aux attentes de sécurité. La définition d'un réseau cyclable ne constitue pas un obligation d'itinéraire entre 2 points, laissant le cycliste libre de ses choix.	Sans objet
34	Vélos	Pourquoi la rue Grande n'est-elle pas intégrée dans le réseau cyclable (axe majeur vers Avin et Meeffe et vers la ligne de bus E84) ?	2. Déjà traité dans le PCM	A la base, la volonté de la commune était de concevoir un réseau cyclable de manière à relier l'ensemble des villages au RAVeL. Cette liaison vers la N80 est jugée pertinente mais ne nécessite pas d'importantes intervention dans la mesure où la rue Grande est entièrement reprise en agglomération. Des éléments de modération de la vitesse pourrait être ajoutés. Ce point est abordé page 52 concernant l'arrêt du bus express et dans le tableau des actions	Sans objet
35	Vélos	Il ne faut pas empêcher ou dissuader les cyclistes de prendre la rue de Villers car c'est la voie « naturelle » pour aller vers Hannut.	3. Proposition non retenue	Les réseaux cyclables de Braives et de Hannut privilégie l'utilisation du RAVeL pour la liaison entre les deux territoires mais rien n'empêche un cycliste d'emprunter la rue de Villers.	Sans objet
36	Vélos	Ce trafic du carrefour d'Avennes semble complètement ignoré dans le PCM de même que celui vers Moxhe alors que cette portion fait partie de la randonnée cyclotouriste des « blés d'or » ... Rendre le cheminement cycliste vers Moxhe plus difficile semble incohérent.	2. Déjà traité dans le PCM	Proposition de sécurisation du carrefour p40 en protégeant au mieux la Liaison cyclable du réseau communal	Sans objet
37	Vélos	quel est l'intérêt des bandes cyclables suggérées	2. Déjà traité dans le PCM	Les bandes cyclables suggérées permettent d'attirer l'attention des automobilistes sur la présence potentielle des cyclistes sur les axes du réseau cyclable structurant.	Sans objet
38	Vélos	Axes oubliés dans le réseau cyclable : rue de Villers, rue reine Astrid, rue Grande et rue de la vigne	3. Proposition non retenue	Des choix d'itinéraire ont été opérés entre les villages (sur base de critères de confort et de sécurité) mais rien n'empêche un cyclistes d'emprunter d'autres axes.	Sans objet
39	Vélos	Dans les chicanes avec bornes en plastique il serait souhaitable de revoir leurs positionnements. Dans beaucoup de cas, sans travail coûteux, cela permettrait aux cyclistes de ne pas être confronté aux automobilistes.	2. Déjà traité dans le PCM	Le PCM préconise d'adapter une partie des ralentisseurs pour les rendre plus efficaces en matière de réduction de la vitesse mais également plus praticables pour les cyclistes.	Sans objet